

# Daniel Oehry: «Ohne S-Bahn haben wir in Zukunft 13 000 Autos mehr auf den Strassen»

**Interview** Am 30. August stimmt Liechtenstein über die S-Bahn ab. Mobilitätsexperte Daniel Oehry erklärt, warum ein Nein eine verpasste Chance wäre und welche Folgen dies hätte.

VON DANIELA FRITZ

«Volksblatt»: Herr Oehry, Sie setzen sich schon seit Langem für eine S-Bahn ein, sprachen im Landtag aber auch kritische Punkte an. Woran hapert es in Ihren Augen noch?

**Daniel Oehry:** Ich wünsche mir seit über zehn Jahren, dass die S-Bahn realisiert wird. Dabei geht es ja nicht nur um das Doppelgleis zwischen Tisis und Nendeln, das Gesamtprojekt umfasst neben der Kapazitätserweiterung auf der Schiene auch Umbauten an den Bahnhöfen, Optimierungen der Über- und Untergänge über die Bahnlinie und im Strassennetz. Mein Kritikpunkt am überarbeiteten Projekt war, dass in Nendeln und Schaan Unterführungen für Fussgänger und Radfahrer weggelassen wurden. Bei der Schwemmegass in Nendeln beispielsweise kommt man über einen Bahnübergang ins Riet - dieser Übergang ist im neuen Projekt einfach verschwunden. Ein Schwerpunkt im Mobilitätskonzept 2030 ist ja auch die Förderung des Langsamverkehrs. Für einen Radfahrer oder Fussgänger ist ein Umweg von einem Kilometer aber durchaus spürbar. Beim Bahnhof Nendeln wurde eine Unterführung für Fussgänger und Fahrradfahrer durch einen niveaugleichen Übergang ersetzt. Das ist zwar günstiger, aber der Langsamverkehr muss warten, wenn die Schranke zu ist. Das sind für mich Fragestellungen, die man in der zweijährigen Planungsphase - sofern das Volk am 30. August mit Ja stimmt - nochmals in Abstimmung mit der Gemeinde prüfen muss. Daher fand ich es wichtig, im Parlament aufzuzeigen, was am Projekt sehr gut ist und wo noch Optimierungen möglich sind.

**In der Bevölkerung scheinen eher die Bahnübergänge in Schaan ein Kritikpunkt zu sein. Hier prüft die Regierung bis zum Sommer 2021 verschiedene Lösungsvarianten. Können die Stimmbürger darauf vertrauen, dass es dann auch tatsächlich eine Lösung geben wird?** Wenn man die S-Bahn nicht baut, gehen die Schranken gleich häufig zu, wie es schon heute der Fall ist. Die Arbeitsplätze werden bis 2050 um 13 000 zunehmen und damit steigt der Verkehr nicht nur in Schaan, sondern im ganzen Land. Man kann nun diese Mobilitätsbewegungen auf die S-Bahn und den Bus, den Radverkehr und auch auf die Strasse verteilen oder alles auf die Strasse verteilen. Liechtenstein hat eine Bahninfrastruktur, die derzeit einem Feldweg gleicht und somit nutzen wir das mögliche Potenzial noch zu wenig. Dieser Ausbau der Kapazität würde dazu führen, dass die Schranken in Schaan maximal 14,5 Minuten geschlossen und im Umkehrschluss 45 Minuten in einer Stunde offen wären. Heute steht der Bus oft im Stau und am Morgen führt dies dazu, dass man für die Strecke Buchs-Schaan 25 Minuten braucht und mit der S-Bahn in 3 Minuten in Schaan ist. Schaan wird auch ohne S-Bahn ein Verkehrsproblem haben, daher muss man unabhängig von diesem Projekt über Verkehrsoptimierungen nachdenken. Wenn man als Lösung beispielsweise die Weiterführung des Indust-

«Schaan wird auch ohne S-Bahn ein Verkehrsproblem haben, daher muss man unabhängig davon über Verkehrsoptimierungen nachdenken.»



Liechtenstein hat eine Bahninfrastruktur, die derzeit einem Feldweg gleicht. «Wir nutzen das Potenzial noch zu wenig», ist Daniel Oehry überzeugt. Mit einem attraktiveren Angebot würde die Bahn auch besser genutzt. (Archivfoto: MZ)

riezbringer hernimmt, dann wurde an der ersten Etappe 25 Jahre gearbeitet. Da ist eine S-Bahn schneller gebaut.

**Sie glauben also, dass sich für Schaan eine Lösung ergeben wird, weil der Druck ohnehin steigt.**

Ja, und immer wieder zu erklären, dass man zuerst den nächsten Schritt lösen muss, führt dazu, dass man nie einen ersten Schritt macht. Das Zeitfenster zum Bau der S-Bahn ist jetzt offen, Österreich zahlt einen grossen Teil und die ÖBB unterstützen das Projekt. Wir können uns jetzt beteiligen oder es lassen, aber für Schaan macht das fast keinen Unterschied. Ein Nein würde dazu führen, dass in Zukunft der internationale Schienenverkehr nicht mehr über Schaan, sondern via St. Gallen nach Zürich läuft. Die Region würde international abgehängt. Auch regional ist die S-Bahn natürlich eine riesige Chance, um einen Teil der zukünftigen Mobilität zu bewältigen. Bisher hat Liechtenstein die Zukunftsprognosen immer übertroffen. Im Jahr 2030 werden wir 45 000 Beschäftigte haben, 25 000 davon Zupendler. 2050 wären es demnach sogar 55 000 Beschäftigte beziehungsweise 35 000 Pendler. Innerhalb von zehn Jahren werden also 13 000 Personen mehr nach Liechtenstein pendeln und es liegt an uns zu entscheiden, ob diese alle die Strasse oder auch die S-Bahn nutzen sollen.

**Manche bezweifeln, dass die Pendler umsteigen.**

Das wäre so, als ob wir eine Strasse bauen würden und Angst hätten, dass niemand darauf fährt. Ob die Menschen umsteigen, ist keine Glaubensfrage, sondern eine Frage des Angebots. Die LIHK führt regelmässig Umfragen unter ihren Mitarbeitern durch. Diese zeigen klar, dass nicht der Preis, sondern die Qualität entscheidend ist. Wenn ich zeitlich annähernd an das Auto herankomme, dann ist die Bahn eine attraktives Verkehrsmittel, weil ich schnell und staufrei von A nach B komme. Dass das funktioniert, sieht man in Vorarlberg: Dort ist der Zug morgens und abends voll. Wir zwingen niemanden in ein bestimmtes Verkehrs-

mittel. Jeder hat die freie Wahl. Aber ein Verkehrsmittel, das attraktiv ist, wird auch genutzt. Die S-Bahn ist attraktiv, wenn sie zu den richtigen Zeiten fährt und gut verknüpft ist mit dem Bus. Mit der S-Bahn können wir das erreichen, darum ist das Umsteigepotenzial auch realistisch. Man geht von einem Fahrgastpotenzial von 3400 Pendlern aus Vorarlberg und 1900 aus der Schweiz aus - das wären 5300 Pendler pro Tag. Wir können also versuchen, diese 5300 Personen in einen Zug zu bringen - oder eben nicht. Bei 13 000 Pendlern mehr bis 2030 müssten wir auch mit S-Bahn immer noch 7700 Personen auf andere Verkehrsmittel verteilen. Darum ist es für mich keine Frage, ob wir eine S-Bahn brauchen oder nicht. Ohne S-Bahn haben wir in Zukunft 13 000 Autos mehr auf den Strassen.

**Sie haben im Landtag bezweifelt, dass die Unterführung der Rheinstrasse in Nendeln zeitnah umgesetzt wird, weil noch Grundstücke fehlen. Was würde das für das Projekt bedeuten?**

Die Frage der Besitzverhältnisse stellt sich bei vielen Infrastrukturprojekten. Ich bin mir nicht sicher, ob eine Anpassung des Enteignungsgesetzes der Schlüssel zum Erfolg ist. Schlussendlich geht es um Privatgrundstücke, die bei uns im Land einen sehr grossen Stellenwert haben. Eine Enteignung ist deshalb ein sehr sensibles Thema. Andererseits besteht ein öffentliches Interesse. Wie realistisch es in Nendeln ist, alle Grundstücke zu bekommen, weiss ich nicht. Ein Teil der Grundstücke gehören ja bereits dem Land und der Gemeinde, aber es gibt ein paar Knacknüsse. Das lässt sich nur lösen, wenn man mit den Bürgern in Kontakt tritt. Wenn es gar nicht geht, muss man über Alternativen nachdenken. Dafür gibt unterschiedliche Szenarien: Die Nullvariante wäre, die Unterführung nicht zu bauen. Dann würde der Verkehr nach wie vor quer durch Nendeln und über die Bahnlinie fahren - mit einer Schranke. Darum ist die Sicherung der Verkehrskorridore so wichtig, denn ohne sie werden auch in Zukunft keine anderen Lösungen realisiert. Auch Hoch- und Seilbahnen benötigen Stützen und diese wieder die Zustimmung von Bodenbesitzern. Wir diskutieren seit gefühlt vierzig Jahren, immer wenn ein Teilaspekt vorliegt, heisst es, wir brau-

chen eine Gesamtlösung. Jetzt liegt diese vor, aber nun will man die Details wissen. So ziehen nochmals Jahrzehnte vorbei. Wir müssen jetzt den ersten Schritt machen: die Optimierung der Schiene. Die Bahn hat einen riesigen Vorteil: Sie bietet auf geringer Fläche eine grosse Kapazität, stauunabhängig. Parallel dazu prüfen wir die Optionen in Schaan, Nendeln und an den Verkehrsknotenpunkten an den Rheinbrücken.

**Ein Grossteil der Arbeitsplätze liegt an der Bahnlinie. Aber warum sollte ein Triesenberger für die S-Bahn stimmen, inwiefern profitiert er?**

Da könnte ich auch fragen: Meine Kinder sind 15 und 18 Jahre alt - warum sollte ich eine Kita unterstützen? Aber so denken ich und viele andere zum Glück nicht. Wenn wir es nicht schaffen, einen Teil der zusätzlichen 13 000 Pendler in den ÖV zu bringen, sind die Strassen verstopft. Jedes Auto weniger auf den liechtensteinischen Strassen sorgt dafür, dass der Liechtensteiner, der fahren muss, auch fahren kann. Der Zug ist ein Hauptzubringer, er nimmt eine grosse Last ab, weil er mit einer höheren Frequenz grosse Massen bewegen kann. Die Feinverteilung erfolgt nachher über die Busse. Der Triesenberger kann somit von nicht heillos überfüllten Strassen profitieren, er kann aber auch mit dem Bus ins Tal fahren und dann via Schnellbus zum Bahnhof Sevelen gelangen. Von dort kann er dann nach Zürich, Innsbruck, Wien oder St. Gallen reisen.

**Das Mobilitätskonzept 2030 setzt auf einen Mix der Verkehrsmittel.** Ja. Es ist klar, dass nicht alle auf das Fahrrad umsteigen werden, zu Fuss gehen oder Bus und Bahn nehmen. Aber wenn alle mit dem Auto kommen, verschlimmert sich die heutige Situation nochmals deutlich. Die Rheinbrücken in Bendorf, Schaan, Vaduz und Balzers geraten heute schon an ihre Kapazitätsgrenzen, zu den Spitzenzeiten in Vaduz, Schaan und Bendorf wird der Stau immer schlimmer. Man kann einen Teil kompensieren, indem man den Zuwachs auf den öffentlichen Verkehr bringt und dazu ist die S-Bahn wichtig.

**Das Mobilitätskonzept 2030 setzt auf einen Mix der Verkehrsmittel.** Ja. Es ist klar, dass nicht alle auf das Fahrrad umsteigen werden, zu Fuss gehen oder Bus und Bahn nehmen. Aber wenn alle mit dem Auto kommen, verschlimmert sich die heutige Situation nochmals deutlich. Die Rheinbrücken in Bendorf, Schaan, Vaduz und Balzers geraten heute schon an ihre Kapazitätsgrenzen, zu den Spitzenzeiten in Vaduz, Schaan und Bendorf wird der Stau immer schlimmer. Man kann einen Teil kompensieren, indem man den Zuwachs auf den öffentlichen Verkehr bringt und dazu ist die S-Bahn wichtig.

**Bei einem Nein wäre das S-Bahn-Projekt als «Rückgrat» des ÖV wohl gestorben. Was würde das für den Verkehr bedeuten?**

Das wäre eine verpasste Chance. Die Bahninfrastruktur ist schon da, sie müsste nur besser genutzt werden. Aus Sicht der Wirtschaft ist die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze sehr wichtig. Wir haben heute 22 000 Pendler, die jeden Tag ins Land kommen. Diese würden ebenso wie die Liechtensteiner im Stau stehen. Ein Teil des Wachstums lässt sich vielleicht noch über das Fahrrad abfedern, aber ich bezweifle, dass im Winter oder bei Regen alle auf das Rad steigen.

**2015 scheiterte es am Kostenschlüssel. Wie beurteilen Sie die neu berechneten Kosten für das Projekt, macht Liechtenstein einen guten Deal?**

Dass sich das Kostenvolumen in zehn Jahren entwickelt, ist klar. Auch ein Haus könnte man nicht mehr zu den Kosten von vor zehn Jahren bauen. Ich sehe die 71 Millionen Franken als Investition in die Zukunft. Wenn ich es in Relation zu den Strassen stelle: Der Industriezubringer in Schaan kostete 14 Millionen, die Verbindung zwischen Vaduz und Triesen soll 10 Millionen Franken kosten - für 1,2 Kilometer.

**Es bleibt nicht mehr viel Zeit, die Bürger bis zum 30. August zu überzeugen. In welchen Punkten muss noch Überzeugungsarbeit geleistet werden?**

Teils kursieren Falschinformationen. Manche sagen, es braucht keine Bahn, weil zwischen Schaan und Buchs jeden Tag 63 Busse fahren. Das stimmt zwar, aber die Menschen verteilen sich ja nicht über den ganzen Tag, sondern kommen morgens ins Land und fahren abends wieder zurück. Das lässt sich alleine mit Bussen nicht bewältigen. Wenn man die S-Bahn ablehnt, verzichtet man auf ein Verkehrsmittel mit einer Kapazität von 5000 Personen pro Tag. Das wäre eine verpasste Chance. Dass die Bahn genutzt wird, zeigt sich in Vorarlberg. Es sind sich alle Akteure - auch die Firmen - bewusst, dass man dies mit mobilitätsfördernden Massnahmen unterstützen muss. Wenn der ÖV gut funktioniert, wird er genutzt.

«Jedes Auto weniger auf den liechtensteinischen Strassen sorgt dafür, dass der Liechtensteiner, der fahren muss, auch fahren kann.»

Die S-Bahn-Gegner argumentieren gerne mit Extrembeispielen, aber es wohnt nicht jeder am Grabser Berg und hat eine schlechte Verbindung. Es gibt viele Arbeitnehmer, die in Chur, Sargans, Buchs, Schaan, Nendeln, Schaanwald, Feldkirch, im Walgau oder in Dornbirn wohnen und dort in den Zug steigen können. Die andere Variante wäre, dass diese eben mit dem Auto kommen und dann Stau verursachen. Es profitiert also auch der Triesenberger oder der Triesener von weniger Stau oder der Handwerker in Bendorf, der morgens nach Vaduz eine Küche liefern will. Wir müssen dafür sorgen, dass die, die das Auto brauchen, normal vorwärtskommen. Und die anderen eine gute Alternative haben. Heute ist die Alternative S-Bahn mit so wenigen Verbindungen zu wenig attraktiv. Darum setze ich mich so sehr für den Ausbau der S-Bahn Liechtenstein ein, weil sie für uns und unsere Zukunft sehr wichtig ist.

**Informationsanlässe der Regierung (Beginn jeweils um 19 Uhr)**

- Heute: Gemeindefaal Gamprin
- Freitag, 26. Juni: Gemeindefaal Triesen
- Montag, 29. Juni: SAL in Schaan
- Mittwoch, 1. Juli: Feuerwehrdepot Mauren
- Donnerstag, 2. Juli: Gemeindefaal Balzers
- Freitag, 3. Juli: Gemeindefaal Eschen-Nendeln